

Nr 248.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § 2 mom. lagen den 21 juni 1940 (nr 540) om krigsskadeersättning; given Stockholms slott den 21 april 1944.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § 2 mom. lagen den 21 juni 1940 (nr 540) om krigsskadeersättning.

GUSTAF.

Herman Eriksson.

F ö r s l a g

till

L a g**angående ändrad lydelse av 2 § 2 mom. lagen den 21 juni 1940
(nr 540) om krigsskadeersättning.**

Härigenom förordnas, att 2 § 2 mom.¹ lagen den 21 juni 1940 om krigsskadeersättning skall erhålla följande ändrade lydelse.

2 §.

2 mom. Från bestämmelserna i lagen undantagas ytterligare för allmän trafik avsedd eller upplåten kanal, spårväg eller annan farväg, dock ej järnväg eller flygplats, så ock allmän farled eller allmän flottled jämte till de sålunda undantagna kommunikationsanstalterna hörande, för driftens omedelbara behov avsedda byggnader, anläggningar och markområden.

Denna lag träder i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

¹ Senaste lydelse se SFS 1940:980.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholm slott den 31 mars 1944.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, QUENSEL, BERGQUIST, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF, RUBBESTAD.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie-, kommunikations- och finansdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Eriksson, fråga angående *ändring av 2 § 2 mom. lagen den 21 juni 1940 om krigsskadeersättning* samt anför därvid följande.

Enligt lagen den 21 juni 1940 (nr 540) om krigsskadeersättning skall, i den mån skada å egendom här i riket i följd av krig, vari riket kommit, icke gottgöras i annan ordning, för sådan krigsskada beredas ersättning genom statlig krigsförsäkring i den omfattning och på de villkor, som i lagen stadgas. Lagen omfattade ursprungligen tre skilda egendomsgrupper, nämligen 1) fastigheter jämte vissa inventarier och produkter därå, 2) varor, huvudsakligen handelsvaror, och 3) maskiner. Genom lag den 6 december 1940 (nr 980) lades här till ytterligare en egendomsgrupp, nämligen 4) personligt lösöre och annan lösegendom. Slutligen föreskrevs genom lag den 3 december 1943 (nr 808), att ersättning genom krigsförsäkring skulle beredas jämväl för skada å egendom här i riket i följd av krig, vari riket icke indragits (krigsskada under neutralitetstid), i den mån skadan icke i annan ordning gottgjordes.

Envar av de nämnda egendomsgrupperna utgör enligt lagen ett i förhållande till annan egendom fullt fristående försäkringskollektiv. Mot förmånen av krigsskadeersättning svarar, särskilt inom varje kollektiv, en skyldighet för ägaren att med avgift för egendomen bidra till finansieringen av försäkringsskyddet. I fråga om fast egendom har storleken av denna avgift ställts i viss relation till fastighetens värde, varmed avses taxeringsvärdet. Saknas sådant, skall fastighetens värde fastställas i den ordning Konungen bestämmer.

Jämlikt 2 § i lagen är viss egendom undantagen från lagens bestämmelser. Sålunda äger enligt 2 § 1 mom. lagen icke tillämpning å, bland annat, huvuddelen av staten tillhörig egendom. Vidare stadgas i 2 § 2 mom. följande: »Från bestämmelserna i lagen undantas ytterligare för allmän trafik av-

sedd eller upplåten kanal, spårväg eller annan farväg, dock ej järnväg, så ock allmän farled eller allmän flottled jämte till de sålunda undantagna kommunikationsanstalterna hörande, för driftens omedelbara behov avsedda byggnader, anläggningar och markområden.»

Frågan om i vad mån viss fast egendom borde undantagas från lagens tillämpningsområde behandlades utförligt av den utredning — *krigsskadeutredningen* — som avgav det till grund för lagens ursprungliga avfattning liggande betänkandet (SOU 1940: 4). Utredningen anförde härom bland annat (s. 34 och följande i betänkandet), att under lagen borde i princip inrymmas vad enligt allmän lag vore att hänföra till fast egendom, ävensom byggnad, ändå att den enligt allmän lag ej vore hänförlig till fast egendom, alltså vad som i kommunalskattelagen förstodes med ordet fastighet. Från huvudregeln borde dock vissa undantag göras. Ur teknisk-administrativ synpunkt skulle uppenbarligen stora fördelar stå att vinna, om lagstiftningen kunde så nära som möjligt anslutas till kommunalskattelagen i vad den avsåge fastigheternas skatteplikt. Man hade då möjlighet att falla tillbaka på en klassificering av fastigheterna, som kunde grunda sig på redan förut gällande lagstiftning med den rikhaltiga samling prejudikat, som förelåge rörande lagens tillämpning. Ur de synpunkter, som låge till grund för utredningens förslag rörande ersättning för krigsskada å fast egendom, förelåge uppenbarligen ej några skäl att medtaga statens fastigheter, och vid sådant förhållande saknades — utom i vissa undantagsfall — anledning att frångå den ståndpunkt, statsmakterna i princip intagit med avseende å försäkring av statsegendom, nämligen att staten skulle stå självrisk och sålunda vara sin egen försäkringsgivare. Utredningen erinrade därefter om att jämlikt 5 § 2 mom. kommunalskattelagen skatteplikt ej föreligger för kanal, järnväg, spårväg eller annan farväg, som är avsedd eller upplåten för allmän trafik, allmän farled eller allmän flottled jämte till sagda kommunikationsanstal-ter hörande, för driftens omedelbara behov avsedda byggnader, anläggningar och markområden, samt att jämlikt 6 § 2 mom. samma lag taxering ej skall ske av sådan fastighet. Utredningen anförde vidare:

På i fortsättningen anförda skäl föreslår utredningen, att fastigheternas bidragsplikt skall grundas på taxeringsvärdet. Att den fasta egendom, som ingår i de ifrågavarande kommunikationsanläggningarna, ej taxeras utgör givetvis ett mycket vägande skäl av teknisk art mot medtagandet av fastighet av här avsedd art. I vad frågan gäller järnvägarna kunna emellertid så starka realskäl anföras för deras inrymmande under lagstiftningen, att de tekniska svårigheter, som uppkomma, enligt utredningens mening ej böra få vara avgörande. Att utredningen härvid åsyftar uteslutande de enskilda järnvägarna följer av vad ovan anförts rörande staten tillhörig fastighet överhuvudtaget. De enskilda järnvägarna representera tillsammans ett mycket betydande fastighetsvärde. Taxeringsvärde finnes visserligen som nyss nämnts ej åsatt deras fasta egendom, men enligt tillgängliga uppgifter uppgick det bokförda värdet av banor och byggnader m. m. år 1937 till ungefär 500 miljoner kronor. Detta värde tillsammans med värdet av järnvägarnas rullande materiel eller omkring 165 miljoner kronor utgör underlag för obligationslån å sammanlagt något över 100 miljoner kronor, vilka lån i bety-

dande omfattning finnas placerade i samma kreditanstalter, som belåna in-teckningar i annan fast egendom. Dessutom torde nämnda tillgångar i be-tydande utsträckning även tjänstgöra som säkerhet för av enskilda järnvägar upptagna ytterligare lån på bortåt 80 miljoner kronor. I fråga om stör-ningar av det ekonomiska livets gång, om dylika obligationer och skuldför-bindelser i övrigt skulle bli nödlidande, gäller i stort sett detsamma som vid förstörelse av in-tecknade fastigheter. Att det därjämte är ett betydande allmänt intresse, och detta gäller särskilt under krig, att järnvägarna kunna upprätthålla sin verksamhet, ligger i öppen dag. Utredningen vill på nu i korthet anförda skäl förorda, att de enskilda järnvägarna beredas ersättning för krigsskada å fast egendom i samma ordning och på samma villkor som andra fastighetsägare. Till frågan om underlag för järnvägarnas därav följande skyldighet att bidra till ersättandet av krigsskador å fast egendom återkommer utredningen längre fram. — — —

Liknande skäl som i fråga om järnväg kunna givetvis anföras för medta-gandet i beredskapslagstiftningen av kanal, spårväg etc. Med hänsyn till den förhållandevis ringa betydelsen av dessa företag såväl ekonomiskt som ur allmän synpunkt har dock utredningen stannat för att av de i 5 § 2 mom. kommunalskattelagen omnämnda kommunikationsföretagen medtaga endast de enskilda järnvägarna i vårt land.

Efter det utredningen härefter, bland annat, närmare utvecklat skälen för sin uppfattning att krigsskadebidragen beträffande fast egendom skulle be-räknas på grundval av taxeringsvärdena, fortsatte utredningen:

Att på här föreslaget sätt för bestämmandet av bidragspliktens omfattning begagna sig av gällande taxeringsvärden låter sig emellertid ej göra, då fråga gäller de enskilda järnvägarna i vårt land, vilkas egendom, såsom förut nämnts, i huvudsak ej är föremål för taxering. Värdet av den fasta egendom, som skall utgöra underlag för en järnvägs bidragsplikt, måste därför fast-ställas i särskild ordning. Då det torde få anses uteslutet att härför anlita de vanliga fastighetstaxeringsorganen, föreslår utredningen, att det får an-komma på Kungl. Maj:t att bestämma den ordning, vari de ifrågavarande värdena skola fastställas. Värderingen torde böra verkställas efter grunder, som så nära som möjligt ansluta sig till principerna för taxering av annan fast egendom, och sålunda avse såväl byggnader som mark, bana, broar och andra anläggningar, som enligt allmän lag äro att hänföra till fast egendom. Däremot skall värdet av den rullande materielen givetvis ej medräknas här. Vid värderingen torde bokföringsvärdena enligt lagen den 3 juli 1930 om bokföring vid enskild järnväg kunna tjäna till viss ledning. Skulle det visa sig, att enstaka järnvägar, exempelvis på grund av särskilt höga anlägg-ningskostnader i förhållande till rörelsens omfattning, skulle komma att upp-visa anmärkningsvärt höga värden såsom underlag för bidragsplikten, synes böra övervägas, huruvida icke på lämpligt sätt en utjämning mellan de olika järnvägarna kan ske.

Departementschefen anslöt sig till utredningens synpunkter i anförda hän-seenden (prop. nr 267 till 1940 års lagtima riksdag), och jämväl *riksdagen* intog samma ståndpunkt (r. skr. 1940:384). Det nu i 2 § 2 mom. lagen om krigsskadeersättning upptagna stadgandet intogs såsom 4 § 2 mom. i lagen. I samband med de ändringar i nämnda lag, som genomfördes genom lagen den 6 december 1940 (nr 980), flyttades stadgandet med oförändrad lydelse till sin nuvarande plats.

I skrivelse den 21 januari 1944 har *Aktiebolaget Aerotransport* — efter att ha lämnat en redogörelse för innehållet i förevarande lagrum — såsom sin mening uttalat, att en uppenbar brist i lagen förelåge i så måtto, att den civila luftfarten i ifrågavarande hänseende icke uttryckligen likställts med järnväg. Luftfarten hade ett starkt intresse av att erhålla ekonomiskt skydd emot eventuella förluster på grund av krigsskador. För den händelse lufttrafikföretagen skulle drabbas av sådana skador, för vilka de icke vore tillförsäkrade ersättning i någon form, skulle dessa företags ekonomi kunna helt undergrävas, med risk för att deras betydelsefulla verksamhet icke kunde fortsätta. Vidare finge framhållas, att lufttrafikföretagen ej heller kunde begagna dem tillhöriga byggnader m. m. såsom kreditobjekt, så länge lagen hade sin nuvarande lydelse. Bolaget hemställde därför om sådan ändring av lagen, att den komme att äga tillämpning jämväl å den civila luftfarten jämte därtill hörande byggnader, anläggningar och markområden.

Livförsäkringsaktiebolaget Thule har i skrivelse den 26 februari 1944 anslutit sig till nämnda hemställan samt tillika anfört:

Å fastigheten kvarteret Trafikflyget nr 1 invid Stockholms stads landflygplats, Bromma, har *Aktiebolaget Aerotransport* uppfört administrations-, verkstads- och hangarbyggnader, vilka byggnader av undertecknat bolag den 8 januari 1943 belånats för 1 700 000 kronor att återbetalas med lika belopp under tjugo år. Lånet lämnades under förutsättning av försäkringsinspektionens godkännande. Sedan bolaget underställt försäkringsinspektionen ifrågavarande placering till prövning med hänsyn dels till att belåningsobjektet faller utom ramen för gängse objekt, dels till att fastigheten jämlikt kommunalskattelagen 5 § 2 mom. och 6 § 2 mom. ej åsatts särskilt taxeringsvärde, har försäkringsinspektionen under hand meddelat, att låneobjektet skulle kunna helt eller delvis godkännas för redovisning av försäkringsfond jämlikt 215 § lagen om försäkringsrörelse oaktat taxeringsvärde saknas, dock endast under förutsättning att frågan om byggnadernas försäkring jämlikt lagen om krigsskadeersättning bleve tillfredsställande ordnad. *Aktiebolaget Aerotransport* avser ävenledes att å närliggande tomt uppföra liknande byggnad och har därtill av Kungl. Maj:t erhållit byggnadstillstånd samt har med undertecknat bolag och annat försäkringsbolag fört preliminära underhandlingar om ytterligare kreditgivning för den ifrågasatta byggnaden. Därest icke frågan om krigsskadeersättning för såväl den redan uppförda som för den planerade byggnaden kan bli löst, nödgas undertecknat bolag med hänsyn till försäkringsinspektionens meddelande uppsäga den redan lämnade krediten till omedelbar återbetalning samt för framtiden avstå från ytterligare kreditgivning.

Över de båda skrivelserna ha, efter remiss, yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret och statens krigsskadenämnd. I samtliga yttranden har bolagens hemställan i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalade, att bolagens framställningar torde avse blott sådana till den civila reguljära lufttrafiken hörande, för drifrens omedelbara behov avsedda markområden, byggnader och anläggningar, vartill de privata lufttrafikföretagen äro ägare. Statens egendom ävensom de i luftfartsledningarna ingående flygplatser m. m., som ägas av kommun eller eljest

av annan än staten, syntes däremot icke vara avsedda i skrivelserna. Enligt styrelsens mening kunde kreditintressen av den omfattning, som utgjort ett vägande skäl för medtagande av järnväg under krigsskadelagens tillämpningsområde, icke åberopas i fråga om de till den civila luftfarten hörande fastigheterna. Däremot syntes luftfartens intresse i allmänhet av skydd enligt nämnda lag vara av betydande vikt. Styrelsen hemställde, med tillstyrkande av bolagens framställningar, att jämväl de i luftfartsledningarna ingående anordningar som icke vore statsegendom, nämligen av kommuner eller eljest av annan än staten ägda flygplatser jämte därå uppförda byggnader och anläggningar, måtte inbegripas under lagen.

Statskontoret sade sig ej vilja framställa erinran mot att lagen om krigsskadeersättning gjordes tillämplig å byggnader, anläggningar och markområden, hörande till den civila luftfarten, i den mån dylik egendom ägdes av enskilt företag.

Statens krigsskadenämnd anförde, efter att ha erinrat om innehållet i 2 § 2 mom. lagen om krigsskadeersättning, bland annat följande.

Det torde icke råda någon tvekan om att genom lagrummets avfattning enskilda flygföretags anläggningar av ifrågavarande slag äro undantagna från krigsskadelagens bestämmelser. Det är av intresse att erinra om, att man i förevarande hänseende åsyftat full kongruens mellan kommunalskattelagen och krigsskadelagen. De nu ifrågakomna anläggningarna hava sålunda icke åsatts taxeringsvärde; i konsekvens därmed äro de upptagna i längden över skattefria fastigheter.

I Aktiebolaget Aero transports skrivelse framhålles såsom en uppenbar brist i lagen, att den civila luftfarten icke likställts med järnväg. Exkluderandet av kommunikationsanstalterna är föranlett av tekniskt-administrativa skäl. Beträffande den civila luftfartens anläggningar må här ytterligare framhållas följande. Krigsskadelagen tillkom ursprungligen i syfte att bereda krigsförsäkringsskydd endast i det fall, att vårt eget land indragits i kriget. För en sådan situation synes man med hänsyn till flygplatsernas utomordentliga betydelse i ett modernt krig kunna räkna med att vår krigsmakt efter rekvisition omhändertager civilflygets anläggningar för militärt bruk eller för att förhindra deras utnyttjande av främmande krigsmakt. Eftersom åtgärder av dylikt slag i allmänhet lära konstituera ersättningsskyldighet för staten, torde under krigsförhållanden något egentligt behov av försäkringsskydd enligt krigsskadelagen knappast föreligga i fråga om dessa kommunikationsanstalter. De enskilda järnvägarnas särställning i förevarande hänseende har huvudsakligen motiverats därmed, att denna egendom utgör underlag för obligationslån och annan kredit av högst betydande omfattning. Motsvarande förhållande torde vid tiden för krigsskadeutredningens betänkande icke i nämnvärd grad hava förelegat beträffande den enskilda luftfartens anläggningar.

Under neutralitetstid blir problemställningen i viss mån en annan. Det civila trafikflyget är då i stånd att upprätthålla sin verksamhet på ett helt annat sätt än då riket är i krig. Med hänsyn till trafikflygets betydelse är det visserligen sannolikt, att statsmakterna skulle ingripa, därest under nuvarande förhållanden krigsskada drabbade de fasta flyganläggningarna. Under tider då från olika håll allt större anspråk ställas på statskassan är det dock ovisst, vilken form eller vilken omfattning ett statligt ingripande kan tänkas få. Trafikflyget befinner sig för närvarande i en period av stark expansion, vilket tar sig uttryck bl. a. i utvidgning av förefintliga markanläggningar eller anordnande av nya sådana. Ovissheten om vilken omfattning en statligt stödaktion

kan få, därest anläggningarna skulle bli föremål för krigsskada, kan självfallet åstadkomma oförmånliga återverkningar ur ekonomisk synpunkt för det civila trafikflyget. Upplåning av kapital för flygets expansion uppgives sålunda hava stött på allvarliga svårigheter på grund av att krigsförsäkringskydd icke kan beredas. I själva verket lära trafikflygets anläggningar icke godtagas såsom kreditobjekt på penningmarknaden. Enligt krigsskadenämndens mening är detta förhållande av så allvarlig innebörd att det väl uppväger de skäl, vilka motiverat lagens nuvarande utformning. Nämnden anser sig på grund härav kunna tillstyrka Aktiebolaget Aero transports framställning.

Luftfartyg äro för närvarande undantagna från skydd enligt krigsskadelagen. Emellertid förefinnes möjlighet att hos statens krigsförsäkringsnämnd teckna frivillig krigsförsäkring för flygplan, som befinner sig i trafik. Krigsskadenämnden har intet att erinra mot att den nu ifrågasatta utvidgningen av krigsskadelagen omfattar även trafikflygplan, i den mån frivillig krigsförsäkring härför icke kan tecknas. Det är även rimligt att — liksom i fråga om enskild järnväg — för driften erforderliga förbrukningsartiklar inrymmas under krigsskadelagens försäkringskydd.

Beträffande den lagtekniska utformningen vill krigsskadenämnden vidare erinra om att det i den remitterade skrivelsen föreslagna uttrycket »civil luftfart» möjligen kan föranleda missförstånd. Endast det för allmänhetens begagnande upplåtna trafikflyget synes böra tillerkännas det utvidgade skyddet.

*Departements-
chefen.*

En av de egendomsgrupper, som enligt lagen om krigsskadeersättning var för sig utgöra i förhållande till annan egendom fristående försäkringskollektiv, omfattar fastigheter jämte vissa inventarier och produkter därå. Viss fast egendom är emellertid undantagen från lagens tillämpningsområde. Sålunda gälla lagens bestämmelser icke huvuddelen av staten tillhöriga fastigheter. Principen att staten är sin egen försäkringsgivare har sålunda bibehållits även på krigsskadelagens område. I övrigt ha under lagen i princip hänförs sådana fastigheter, som enligt kommunalskattelagen äro skattepliktiga. Den sålunda valda begränsningen har genomförts huvudsakligen i syfte att vinna fördelar av tekniskt-administrativ art.

I 5 § 2 mom. kommunalskattelagen föreskrives, att skatteplikt icke föreligger för kanal, järnväg, spårväg eller annan farväg, som är avsedd eller upplåten för allmän trafik, och ej heller för allmän farled eller allmän flottled jämte till sagda kommunikationsanstalter hörande, för driftens omedelbara behov avsedda byggnader, anläggningar och markområden. Enligt 6 § 2 mom. samma lag skola nämnda fastigheter icke heller taxeras. I överensstämmelse med den nyss angivna principen har, jämlikt 2 § 2 mom. lagen om krigsskadeersättning, ifrågavarande fasta egendom undantagits även från sistnämnda lags tillämpning. Den modifikationen har dock därvid gjorts, att järnväg jämte därtill hörande byggnader m. m. skall omfattas av krigsskadeförsäkringen. Att de enskilda järnvägarna sålunda erhållit en särställning har sin grund närmast däri, att de utgöra säkerhet för i allmänna marknaden placerade lån av betydande storlek.

I nu förevarande framställningar har Aktiebolaget Aero transport med instämmande av livförsäkringsaktiebolaget Thule hemställt, att lagen om krigsskadeersättning måtte i sådant hänseende ändras, att lagen komme att

åga tillämpning jämväl å den civila luftfarten jämte därtill hörande byggnader, anläggningar och markområden. Nämnda fasta egendom har på grund av 5 § 2 mom. kommunalskattelagen ansetts vara fri från skatteplikt och måste även jämlikt 2 § 2 mom. krigsskadelagen anses vara undantagen från krigsskadelagens bestämmelser. Som grund för sin framställning åberopar Aerotransport, förutom lufttrafikföretagens intresse i allmänhet av att få ersättning för krigsskador, att nämnda företag icke kunde begagna dem tillhöriga byggnader m. m. såsom kreditobjekt, så länge dessa icke omfattades av krigsskadelagstiftningen. Thule har upplyst, att Thule i januari 1943 beviljat Aerotransport ett lån å 1 700 000 kronor mot säkerhet av inteckning i vissa byggnader invid Bromma flygplats samt att Aerotransport med Thule och annat försäkringsbolag fört förhandlingar om ytterligare kredit mot dylik säkerhet i en invid samma flygplats planerad byggnad. Nämnda lån hade lämnats under förutsättning av försäkringsinspektionens godkännande. På Thules förfrågan hade försäkringsinspektionen emellertid meddelat, att fordringsbevis med säkerhet i ifrågavarande låneobjekt skulle kunna godkännas för redovisning till försäkringsfond jämlikt 215 § lagen om försäkringsrörelse allenast under förutsättning att frågan om låneobjektens krigsskadeförsäkring bleve tillfredsställande ordnad. Därest nämnda fråga icke bleve löst, nödgades Thule uppsäga den redan lämnade krediten till omedelbar återbetalning samt för framtiden avstå från ytterligare kreditgivning till Aerotransport.

Thules och Aero transports framställningar torde närmast åsyfta de privata lufttrafikföretagens byggnader, anläggningar och markområden. I fråga om denna egendom väga enligt min mening de av bolagen anförda skälen för egendomens hänförande under krigsskadelagen tyngre än de tekniskt-administrativa hänsyn, som motivera stadgandet i 2 § 2 mom. krigsskadelagen. Jag förordar därför, att å ifrågavarande egendom beredes skydd enligt nämnda lag. Då det emellertid icke synes påkallat att i förevarande hänseende göra skillnad mellan egendom tillhörande privat lufttrafikföretag och egendom tillhörande kommun, synes det lämpligt att, på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, alla icke statliga flygplatser med tillhörande anläggningar hänföras under lagens bestämmelser.

Enär den fasta egendom, som sålunda skulle komma att omfattas av krigsskadelagen, saknar taxeringsvärde, måste vid lagens tillämpning särskilt värde åsättas egendomen. Jämlikt 10 § tredje stycket i lagen skall — på sätt redan gäller beträffande enskild järnväg — sådant värde fastställas i den ordning Konungen bestämmer.

Krigsskadenämnden har i sitt yttrande erinrat om, att enligt 25 § 2 mom. krigsskadelagen luftfartyg äro undantagna från skydd enligt lagen, samt ifrågasatt huruvida icke trafikflygplan, för vilka frivillig krigsförsäkring ej kan tecknas, borde hänföras under lagens bestämmelser. Vidare har nämnden berört frågan om skyddet av de för driften av trafikflygplan erforderliga förbrukningsartiklarna. Dessa förbrukningsartiklar falla, i den mån de äro brandförsäkrade, under krigsskadelagens lösörekollektiv. Om de

emellertid — såsom jämlikt 16 § i lagen fallet är beträffande motsvarande egendom vid enskild järnväg — i stället fördes under maskinkollektivet, skulle skaderegleringen komma att ske efter grunder, som i vissa hänseenden kunde anses mera förmånliga för lufttrafikföretagen. Tillräcklig anledning torde emellertid icke föreligga att utsträcka krigsskadelagens tillämpningsområde i vidare mån än jag redan förordat, särskilt som det kreditintresse, vilket är ett väsentligt motiv för att göra lagen tillämplig å trafikflygets byggnader m. m., icke föreligger beträffande luftfartygen och de för luftfarten erforderliga förbrukningsartiklarna.

I enlighet med vad sålunda anförts har inom handelsdepartementet upprättats förslag till *lag angående ändrad lydelse av 2 § 2 mom. lagen den 21 juni 1940 (nr 540) om krigsskadeersättning.*

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över nämnda lagförslag, av den lydelse bilaga¹ till detta protokoll utvisar, måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:
Sven Forssberg.

¹ Denna bilaga, vilken är likalydande med det vid propositionen fogade lagförslaget, har här uteslutits.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 17 april 1944.

Närvarande:

justitieråden ALSÉN,
LIND,
regeringsrådet EKLUND,
justitierådet ERICSSON.

Enligt lagrådet den 14 april 1944 tillhandakommet utdrag av protokoll över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 31 mars 1944, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag angående ändrad lydelse av 2 § 2 mom. lagen den 21 juni 1940 (nr 540) om krigsskadeersättning.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av hovrättsfiskalen Bengt Petri.

Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.

Ur protokollet:

Bertil Crona.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 21 april 1944.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, SKÖLD, ERIKSSON, QUENSEL, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, RÖSANDER, GJÖRES, EWERLÖF, RUBBESTAD.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Eriksson, anmäler efter gemensam beredning med cheferna för justitie-, kommunikations- och finansdepartementen lagrådets den 17 april 1944 avgivna utlåtande över det den 31 mars samma år till lagrådet remitterade förslaget till lag angående ändrad lydelse av 2 § 2 mom. lagen den 21 juni 1940 (nr 540) om krigsskadeersättning samt hemställer, att förslaget, som av lagrådet lämnats utan erinran, måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Åke Hartvig.